Deutscher Bundestag **Drucksache 16/9001**

16. Wahlperiode 29. 04. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/8823 –

Zur Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/6063, den Antworten der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth zu den Fragen des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter (Plenarprotokoll 16/120) und der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/7640 geht nicht eindeutig und transparent hervor, wie die Wirtschaftlichkeitsvorteile des Betreibermodells für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) ermittelt wurden. Es besteht daher weiterer Anlass zur Nachfrage.

1. Ist die Bundesregierung – die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung auf Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend, dass keine Berechnung der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bieter bzw. des Konzessionärs vorgenommen wurde – in der Lage, zu beurteilen, ob bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 8 ebenfalls gewährleistet wäre (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)?

Die Bundesregierung wäre zu einer solchen Beurteilung in der Lage. Ein solches Ergebnis wäre jedoch ohne Aussagekraft.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. April 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 8 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)?

Eine derartige Betrachtung wäre zur Beurteilung der tatsächlichen Wirtschaftlichkeit nicht relevant (siehe Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640). Deshalb wurde eine derartige Berechnung nicht durchgeführt.

3. Ist die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „… die von den Bietern zu Grunde gelegten sehr offensiven Verkehrsprognosen, die über denen des Bundes lagen, … aus Sicht der Verwaltung zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit [führen] …“, so zu verstehen, dass auf Basis von Fehleinschätzungen der privaten Bieter erzielte Ausgabeneinsparungen der öffentlichen Hand als positiver Effekt in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Projekt A 8 und auch beim Projekt A 4 berücksichtigt wurden?

Dieses Verständnis ist nicht zutreffend.

4. Bezieht sich die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „… die [vollständige] Übertragung des Verkehrsmengenrisikos überdacht werden [sollte], … [wenn] sich diese Entwicklung einstellen [sollte]“, auf den ersten Teil des vorherigen Satzes („Zudem wird zu beobachten sein, ob sich dieser Trend fortsetzt, …“) oder auf den zweiten Teil des vorherigen Satzes („… oder ob die Tendenz zu recht optimistischen Verkehrsprognosen von Projekt zu Projekt abnimmt, d. h. es sich nur um ein Markteintrittsphänomen handelt“)?

Die Aussage bezieht sich auf beide Teile. Der Vergütungsmechanismus auf Basis einer vollständigen Übertragung des Verkehrsmengenrisikos wird in jedem Fall mit dem Ziel der Optimierung überprüft.

5. Ist die Aussage auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „(…) zu beobachten sein (wird), (…) ob die Tendenz zu recht optimistischen Verkehrsprognosen von Projekt zu Projekt abnimmt (…)“ sowie gegebenenfalls „(…) die (vollständige) Übertragung des Verkehrsmengenrisikos überdacht werden [muss], (…) sollte sich diese Entwicklung einstellen“, so zu verstehen, dass die Bundesregierung durch Fehleinschätzungen der Bieter begründete Ausgabeneinsparungen der öffentlichen Hand als dauerhaft erzielbar ansieht, diese dauerhaft zu erreichen hofft und/oder diese dauerhaft als positiven Effekt im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt würde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Kann von der Bundesregierung ausgeschlossen werden, dass im Fall einer Projektschieflage aufgrund von Fehleinschätzungen der Bieter bzw. des Konzessionärs zur Verkehrsentwicklung – auch bei Gewährleistung der ununterbrochenen Nutzbarkeit des entsprechenden Bundesautobahnabschnitts in der üblichen Qualität – keine zusätzlichen Ausgaben auf die öffentliche Hand zukommen?

Der Konzessionsvertrag beinhaltet Regelungen, die die Öffentliche Hand hinreichend absichern.

7. Ist – vor dem Hintergrund der auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgeführten Möglichkeit, dass Projekte aufgrund von Fehleinschätzungen der Bieter bzw. des Konzessionärs zur Verkehrsentwicklung in eine Schieflage geraten – in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt worden, dass auf die öffentliche Hand zusätzliche Ausgaben im Fall einer Projektschieflage zukommen könnten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Welche Auswirkungen auf die Einordnung der Risikomanagementkompetenz privater Konsortien bei PPP-Projekten im Allgemeinen und deren Berücksichtigung im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hätte nach Ansicht der Bundesregierung die auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgeführte Möglichkeit der dauerhaften Fehleinschätzung von Verkehrsmengen durch private Bieter?

Hier besteht kein Zusammenhang.

9. Sind die bei den Projekten A 4 und A 8 sowie A 1 und A 5 verwendeten Annahmen der öffentlichen Hand zur Verkehrsentwicklung identisch mit oder angelehnt an andere, veröffentlichte oder nichtveröffentlichte Verkehrsprognosen der Bundesregierung oder mit ihnen identisch (z. B. aus der BVWP-Erstellung/-Fortschreibung oder aus der Mittelfristprognose)?

10. In welchem Verhältnis stehen die Annahmen der öffentlichen Hand zur Verkehrsentwicklung in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den neuen Prognosen des BMVBS zur langfristigen Verkehrsentwicklung auf den Bundesautobahnen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Gegensatz zu der modellhaften Globalprognose werden u. a. zum Zwecke der Abbildung der Zahlungsströme im Rahmen der WU auf das jeweilige Vorhaben zugeschnittene Projektprognosen durchgeführt. Dabei werden konkret ermittelte vergangenheitsbezogene Daten mittels Trendprognosen – unter bestimmten Annahmen verkehrsinduzierter Parameter – für den erforderlichen Prognosezeitraum hochgerechnet. Dabei können beispielsweise auch bestimmte lokale Einflussgrößen in den Prognosen berücksichtigt werden, die bei den Modellprognosen außer Betracht bleiben. Obwohl beide systematischen Prognoseansätze in sich plausible und nachvollziehbare Ergebnisse liefern, können diese nur sehr bedingt miteinander verglichen werden.

11. Wie wird von der Bundesregierung vor dem Hintergrund der systematisch höheren Verkehrsprognosen der privaten Bieter die Qualität der Verkehrsprognosen der öffentlichen Hand eingestuft?

Die Bundesregierung ist sich der Risiken bewusst, Verkehrsprognosen über einen Zeitraum von 30 Jahren zu erstellen. Die Prognose der öffentlichen Hand wird als diejenige mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

12. Inwieweit erwartet die Bundesregierung, dass die Diskrepanzen zwischen den Verkehrsprognosen der privaten Bieter und der öffentlichen Hand durch zu optimistische Annahmen bzw. strategische Gebote der privaten Bieter einerseits und einer systematischen Unterschätzung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs andererseits beruhen?

Die Intention der den Bieterprognosen zugrundeliegenden Annahmen ist nicht bekannt.

13. Welches Ergebnis brachte die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt A 4?

In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das A-Modell A 4 wurde im Vorfeld der Vergabe eine höhere Wirtschaftlichkeit der PPP-Variante ausgewiesen.

14. Welche Effizienz-Gewinne bzw. -Verluste sind durch den PPP-Ansatz im Basisszenario zu erwarten?

Wesentliche Effizienzgewinne werden zum einen durch die funktionalen, Ergebnis orientierten Anforderungen wie auch zum anderen durch den Lebenszyklusansatz, erwartet.

15. Bildet das Basisszenario den Erwartungswert ab?

Ja (davon ausgehend, dass mit dem Erwartungswert das wahrscheinlichste Szenario gemeint ist).

16. Welche Effizienz-Gewinne bzw. -Verluste sind durch den PPP-Ansatz im Sinne des Erwartungswertes zu erwarten, sofern der Erwartungswert nicht durch das Basisszenario abgedeckt wird)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 14 und 15 verwiesen.

17. Sind vor dem Hintergrund, dass nach Angaben des Leitfadens des BMF zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP und des BMF bei ÖPP Vergütungszahlungen an den Konzessionär, die ein systematisches Risiko enthalten, in einer reduzierten Form in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt werden sollen, in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für das A-4-Projekt die bei der ÖPP-Variante anfallenden Vergütungszahlungen über die Mautweiterleitung reduziert worden (z. B. da aufgrund des Verkehrsmengenrisikos die Vergütungszahlungen einem systematischen Risiko unterliegen)?

Die systematischen Risiken waren für die Wirtschaftlichkeit nicht ausschlaggebend.

18. Welchen Umfang hat diese Reduktion ggf. gehabt?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die A 4 hat eine Vorteilhaftigkeit der PPP-Variante auch ohne die Berücksichtigung systematischer Risiken ergeben.

19. Auf Basis welcher Überlegungen sind Reduktionen in dieser Höhe festgelegt worden, und ist das BMF bei der Festlegung der Reduktion und insbesondere auch bei der Festlegung ihrer Höhe beteiligt gewesen?

Bei der Ermittlung systematischer Risiken wurden hilfsweise zunächst international etablierte Vorgehensweisen herangezogen. Die Berücksichtigung systematischer Risiken befindet sich noch in der Entwicklung. An diesem Prozess wird auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) beteiligt.

20. Ist die Bundesregierung – die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend, dass keine Berechung der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bieter bzw. des Konzessionärs vorgenommen wurde – in der Lage zu beurteilen, ob bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet wäre (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der WU bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

21. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

22. Wäre nach Kenntnisstand der Bundesregierung bei Berücksichtigung der Annahmen der privaten Bieter zur Verkehrsentwicklung im Allgemeinen (z. B. Durchschnittswert der Bieter) und des Konzessionärs im Speziellen sowie dem Verzicht auf eine reduzierte Berücksichtigung von Vergütungszahlungen aufgrund des Verweises auf systematisches Risiko die Wirtschaftlichkeit des PPP-Ansatzes beim Projekt A 4 ebenfalls gewährleistet gewesen (bei Beibehaltung der übrigen Annahmen der Basis-Fall-Prognose der WU bzw. eines entsprechenden Prognoseszenarios)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 18 verwiesen.

23. Wie wurde bzw. wird ein systematisches Risiko in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Projekte auf der A 1 und der A 5 berücksichtigt?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 17 und 19 verwiesen.

24. Warum erfolgt im Zwischenbericht „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ keine Angabe zur Höhe der in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei den Projekten A 4 und A 8 ermittelten Effizienzgewinne?

    Standen die genauen Zahlen bei der Erstellung des Zwischenberichtes nicht zur Verfügung?

Aus vergaberechtlichen Gründen wurde während der noch laufenden Pilotphase von der Veröffentlichung konkreter Einzelwerte abgesehen. Verallgemeinerbare Aussagen bedürfen eines größeren Erkenntnispools.

25. Auf welche Szenarien zum Projektverlauf (jeweils im Rahmen des PPP-Ansatzes und einer konventionellen Realisierung) bezieht sich die Aussage auf Seite 3 des Zwischenberichtes „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ zur Effizienz der A-Modell-Projekte, wonach „[d]ie durchgeführten Untersuchungen … aus bundeshaushalterischer Sicht von einer Wirtschaftlichkeit der Projekte zum Zeitpunkt der Vergabe aus[gehen]“?

Die Formulierung bezieht sich auf die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zum A-Modell in ihrer Gesamtheit. Siehe auch Antwort zu Frage 15.

26. Ist vor dem Hintergrund dieser Aussage die Annahme korrekt, dass die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Effizienzvorteile durch den PPP-Ansatz erwarten lassen (im Sinne des Vergleichs der Erwartungswerte beider Realisierungsvarianten), oder hat das BMVBS bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit in diesem Zwischenbericht nicht auf den „Erwartungswert-Ansatz“ zurückgegriffen?

Die Annahme trifft zu.

27. Auf welchen Szenarien (z. B. Best-Case im Hinblick auf Verlauf des PPP-Projektes) hat das BMVBS seine Bewertung ggf. ansonsten aufgebaut?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

28. Auf Basis welcher Methodik und inwieweit sieht sich das BMVBS – unter Berücksichtigung seiner Angaben auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „… nicht exakt verifiziert werden [kann], in welchen Bereichen (Bau, Betrieb und Erhaltung) Effizienzvor- bzw. -nachteile zu verzeichnen sind“, und auf Seite 25 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach „… sich aus den bisherigen Erfahrungen nicht genau bestimmten [lässt], … in welcher Größenordnung Effizienzvorteile insbesondere aus der Verknüpfung von Bau und Erhaltung im Rahmen des Lebenszyklusansatzes generiert werden können“ – in der Lage, die Wirtschaftlichkeitsgewinne bei den A-Modell-Projekten aus dem Lebenszyklusansatz und dabei insbesondere aus der Verbindung von Bau und Erhaltung, auf die zunächst auf Seite 26 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ (wonach „… die Verknüpfung von Bau und Erhaltung … Wirtschaftlichkeitstreiber des A-Modells sind“) und weiterhin in der Antwort der Bundesregierung auf die Frage der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 („Nach den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen resultiert die Wirtschaftlichkeit vor allem aus dem Lebenszyklusansatz“) verwiesen wird, einzuschätzen und auch zu quantifizieren?

Die einschlägige Methodik sieht vor, dass eine Abschätzung dieser Effizienzvorteile im Rahmen einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (ohne konkrete Wettbewerbsergebnisse) erfolgen kann.

Für eine abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind dahingehend keine Annahmen zu treffen, da der Nachweis der Wirtschaftlichkeit auf Basis der konkreten Wettbewerbsergebnisse zu führen ist. Aus diesem Vergleich lässt sich allein der gesamte wirtschaftliche Vorteil einer Beschaffungsvariante ablesen, nicht aber die Herkunft einzelner Teileffizienzen. Derartige belastbare Erfahrungswerte lassen sich nur im Rahmen eines systematischen Vertragsmonitorings während der Laufzeit von A-Modell-Konzessionen eruieren.

29. Aus welchem Grund wurde auf die Aufschlüsselung der BAFO-Angebote auf einzelne Kostenkomponenten verzichtet, obwohl dadurch – gemäß den Angaben auf Seite 24 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells" – die Ermittlung der Effizienzvorteile in den einzelnen Kostenpositionen (Bau, Betrieb und Erhaltung) erschwert bzw. unmöglich wurde?

Es besteht das vergaberechtliche Verbot der Ausforschung nicht wertungsrelevanter Daten und Angaben.

30. Ist zukünftig vorgesehen, eine entsprechende Aufschlüsselung der BAFO-Angebote zu verlangen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

31. In welchen (Kosten-)Bereichen, weshalb und inwieweit können – die Angabe auf Seite 26 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells", wonach „… durch den Lebenszyklusansatz entstehende Effizienzgewinne im Detail weiter zu untersuchen [sind] … sofern und soweit vergaberechtlich zulässig …", aufgreifend – vergaberechtliche Regeln die Analyse von Effizienzgewinnen durch den Lebenszyklusansatz erschweren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

32. In welchen Kostenbereichen, aus welchen Gründen und in welchem Ausmaß bestehen Diskrepanzen zwischen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus Bundessicht und aus gesamtstaatlicher Sicht, auf die in Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 verwiesen wird?

Nach Maßgabe des FMK-Leitfadens 4.3.3.4 sind steuerliche Effekte im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung grundsätzlich aus der Sichtweise des jeweiligen Maßnahmeträgers zu beurteilen. Entsprechend dem Einführungsschreiben zum Leitfaden können jedoch bei Maßnahmen mit gesamtwirtschaftlichen Wirkungen umsatzsteuerliche Rückflüsse bezogen auf alle Gebietskörperschaften einbezogen werden.

33. Um wie viel Prozent übersteigt bei den A-Modell-Projekten A 8 und A 4 der Barwert der PSC-Variante, die gemäß der Angabe auf Seite 30 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ eine zur PPP-Realisierung „… hinsichtlich Leistungs- und Qualitätsumfanges vergleichbare … konventionelle Realisierung …“ darstellt, den Barwert der Ausgaben für die Projektrealisierung nach der „konventionellen Beschaffungswirklichkeit“?

Um die Vergleichbarkeit der Realisierungsvarianten zu erreichen, wurden die gleichen finanziellen Rahmenbedingungen unterstellt.

34. Welche qualitativen Unterschiede bestehen aus Nutzersicht zwischen der PSC-Variante und der „konventionellen Beschaffungswirklichkeit“ während der dreißigjährigen Laufzeit?

Durch den schnelleren Abschluss der Bauarbeiten wird eine schnellere Bereitstellung der Infrastruktur erreicht.

35. Plant das BMVBS Maßnahmen, um systematische Qualitätsdefizite im Rahmen der konventionellen Beschaffung zukünftig zu reduzieren?

Systematische Qualitätsdefizite sind im Rahmen der konventionellen Beschaffung nicht zu verzeichnen.

36. Auf Basis welcher methodischen Ansätze (z. B. empirische Analysen, theoretische Analysen, Expertenworkshops) wurden (abgesehen von Auswertungen des Bundesrechnungshofes zu konventionellen Bauverträgen) die Angaben aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage, Bundestagsdrucksache 16/7640 aufgreifend – Kostenüberschreitungen für die konventionelle Realisierung und die PPP-Realisierung abgeschätzt?

Die Angaben wurden auf Basis empirischer Analysen und Expertenworkshops abgeschätzt.

37. In welchem Ausmaß übernimmt die öffentliche Hand das Baugrundrisiko bei den PPP-Projekten A 4 und A 8?

Das Baugrundrisiko wird dem Konzessionsnehmer zu maßgeblichen Teilen übertragen.

38. Inwieweit wurde eine etwaige Übernahme des Baugrundrisikos durch die öffentliche Hand bei den PPP-Projekten A 4 und A 8 in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt?

Soweit keine Übertragung des Risikos an den Konzessionsnehmer vorgesehen ist.

39. Hält das BMVBS eine Übertragung des Baugrundrisikos bei PPP-Projekten nach dem A-Modell in vollständigem oder ggf. in welchem partiellen Umfang für vergaberechtlich möglich?

Die Übertragung des Baugrundrisikos ist insoweit vergaberechtlich zulässig, als dem Konzessionsnehmer dadurch kein ungewöhnliches Wagnis für außerhalb seines Einflussbereichs stehende Umstände aufgebürdet wird.

40. Aus welchen Gründen und ggf. als Folge der Übernahme welcher Risiken hält das BMVBS in den Jahren 2007 bis 2011 die Pflicht zur Leistung von Kompensationszahlungen an den Konzessionär bei der A 4 und der A 8, auf die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 verwiesen wird, für möglich?

Die Gründe für Kompensationszahlungen sind im einzelnen in den Konzessionsverträgen vereinbart. Im Sinne einer optimalen Risikoallokation sind Kompensationszahlungen im Ausnahmefall für solche Ereignisse vorgesehen, deren Eintritt vom Konzessionsnehmer weder abschätzbar noch beeinflussbar ist und der erhebliche negative Auswirkungen auf seine Einnahmen- oder Kostensituation haben kann.

41. Welche konkreten Ansätze für eine stärker funktional orientierte Ausschreibung von PPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Angaben des BMVBS auf Seite 45 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“, wonach durch „… Bearbeitungsdauer, Vorgaben aus der Planfeststellung und Vergleichbarkeit der Angebote gesteckte … Grenzen (im Hinblick auf eine stärker funktional orientierte Ausschreibung) zu beachten sind“?

Konkrete Ansätze bestehen in der Erarbeitung weiterer Zusätzlicher Technischer Vertragsbedingungen (ZTV).

42. In welchem Ausmaß ist die – nach Angabe der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/7640 – bei einer konventionellen Realisierung des A-8-Projektes deutlich längere Bauzeit als die Bauzeit von 3,5 Jahren im Rahmen der A-Modell-Realisierung dadurch bedingt, dass bei der A-Modell-Realisierung unabhängig von der Frage der Finanzmittelverfügbarkeit effizientere Bauabläufe realisiert werden, und/oder dadurch bedingt, dass bei der A-Modell-Realisierung die Finanzmittel in geeigneterer zeitlicher Weise bereitstehen?

Die Durchführung als ÖPP ermöglicht einen Projektzuschnitt (sowohl räumlich wie auch Gewerke übergreifend), infolge dessen Schnittstellen minimiert wie auch Verfahrensabläufe (Planung, Management, Bau) aus einer Hand – auch unter zeitlichen Aspekten – optimiert werden können. Dies führt zu einer koordinierten und insgesamt effizienteren Baulogistik.

43. Inwieweit hält die Bundesregierung die Übernahme von bei der A-Modell-Realisierung zu beobachtenden bauzeitverkürzenden Effekten im Rahmen der konventionellen Realisierung für möglich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

44. Welches Potential im Hinblick auf die Bauzeit bietet nach Ansicht der Bundesregierung die von der DEGES im Rahmen der VDE-Projekte angewandten Verfahren zur Projektabwicklung im Rahmen der konventionellen Realisierung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

45. Sind im BMVBS oder im BMF Kalkulationen angestellt worden, welche inkrementalen Belastungen auf den Bundeshaushalt zukommen und wie die Projekte auf Nettokreditaufnahme und Gesamtschuldenstand des Bundes wirken würden, wenn die A-Modell-Projekte auf der A 4 und/oder auf der A 8 im Rahmen einer konventionellen Realisierung gebaut worden wären?

    Was sind ggf. die Ergebnisse derartiger Berechnungen?

Derartige Berechnungen wurden nicht angestellt.

46. Welche Rationalität sieht die Bundesregierung darin, bei A-Modell-Projekten – wie auf Seite 29 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ als Entwurfsstand des Bund/Länder-Arbeitsausschusses „Haushaltsrecht und Haushaltssystematik“ angegeben – sämtliche Vergütungszahlungen an den Konzessionär – und damit auch die Vergütungszahlungen für Leistungen des Betriebsdienstes sowie für Finanzierungskosten – als investive Ausgaben zu verbuchen?

    Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass auf diesem Weg der Grundgedanke des als „Schuldenbremse“ wirkenden Artikels 115 GG umgangen wird?

Zur Erleichterung der begleitenden Erfolgskontrolle nach § 7 BHO ist die Buchung in einem Titel vorteilhaft. Nach dem Schwerpunktprinzip wird dann die Veranschlagung gewählt, deren Ausgabeanteile überwiegen.

47. Auf was für Situationen bzw. mögliche Projekte bezieht sich das BMVBS, wenn es – die Angaben auf Seite 41 des Zwischenberichts „Evaluierung der Pilotprojekte des A-Modells“ aufgreifend – eine Forfaitierung im Rahmen von PPP-Projekten bei Bundesfernstraßen als im Einzelfall positiv einstuft?

    Welche Vorteile können derartige Forfaitierungsstrukturen gegenüber einer Finanzierung aus Haushaltsmittel aufweisen?

    Werden vom BMVBS durch private Kapitalmittel, die durch Forfaitierungen abgesichert sind, abgesehen von Vorfinanzierungs- und Vorzieheffekten weitere Wirkungen, ggf. sogar positive Anreiz- oder Effizienzwirkungen, für möglich gehalten?

Eine Forfaitierung wurde im Hinblick auf die Möglichkeiten des Mittelstandes wertungsneutral als Option dargestellt. Sie beruht auf einer Stellungnahme der Bauwirtschaft.

Die möglichen Vorteile einer Forfaitierung im Rahmen von ÖPP-Projekten werden zurzeit innerhalb der Bundesregierung noch diskutiert.

48. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Staatsverschuldung dadurch verschleiert, dass bei den bisherigen A-Modell-Projekten die Ausgaben aus dem Haushalt – im Vergleich zu einer konventionellen Realisierung – in zukünftige Jahre verschoben werden?

Durch die Einstellung von Verpflichtungsermächtigungen sind die zu erwartenden Ausgaben im Haushalt transparent berücksichtigt.

49. Wäre eine Vergabe der A-Modell-Projekte A 4 und A 8 erfolgt, wenn der PSC unterhalb der Angebote der jeweils siegreichen privaten Bieter gelegen hätte?

50. Wird bei den A-Modell-Projekten, die als Pilotprojekte eingestuft werden, eine Vergabe aus Sicht der Bundeshaushaltsordnung als möglich eingestuft, auch wenn der PSC unterhalb der Angebote der jeweils siegreichen privaten Bieter liegt?

Die Fragen 49 und 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein, da § 7 BHO zwingend zu beachten ist.

51. Wie viele weitere A-Modell-Projekte (neben den gestarteten vier Vorhaben auf der A 8, A 4, A 1 und A 5) sollen ggf. auch als Pilotprojekte eingestuft werden?

Eine Fortführung der Pilotphase der A-Modelle ist seitens der Bundesregierung nicht angedacht.

52. Würde im Falle einer Nichtvergabe von A-Modell-Projekten, aufgrund der Tatsache, dass die privaten Angebote oberhalb des PSC liegen, eine Kompensation an die Bieter zur Entschädigung für die Kosten der Angebotserstellung gezahlt werden, und ist dies den Bietern vor der Angebotserstellung kommuniziert worden?

    Würde eine vergaberechtliche Verpflichtung zur Leistung derartiger Kompensationen bestehen, und in welcher Höhe würde diese ggf. vorliegen?

In den Ausschreibungsunterlagen ist eine Aufwandsentschädigung für die Teilnahme am Vergabeverfahren vorgesehen.

53. Ist eine Veröffentlichung der durch Weiterentwicklung des MKV (Musterkonzessionsvertrages) erstellten Konzessionsverträge bei den A-Modell-Projekten im Allgemeinen und bei den Projekten A 4 und A 8 im Speziellen vorgesehen?

Die Veröffentlichung einzelner abgeschlossener Verträge ist nicht vorgesehen. Musterkonzessionsverträge haben nur indizierenden Charakter. Es wird erwogen, nach Abschluss der Pilotvorhaben bestimmte Vertragsbestandteile zu standardisieren und diese dann öffentlich zugänglich zu machen.

54. Sieht das BMVBS vergaberechtliche oder sonstige rechtliche Hindernisse, Konzessionsverträge – ggf. nach Schwärzung von Preis-Kosten-/Zahlenangaben sowie etwaiger in Zusammenarbeit mit Bietern entwickelter innovativer Vertragselemente – zu veröffentlichen, insbesondere, wenn dies in den Ausschreibungsunterlagen bereits ex ante angekündigt wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 53 verwiesen.

55. Wie stuft die Bundesregierung die Gefahr ein, dass Konsortien nach dem Gewinn eines A-Modell-Projektes an den weiteren Ausschreibungen teilnehmen, aber nach einem erfolgreichen Überstehen des Teilnahmewettbewerbs kein Interesse an einer ernsthaften Angebotsabgabe mehr aufweisen – z. B. weil ihre Kapazität durch das bereits gewonnene Projekt absorbiert wird oder weil andere Gründe vorliegen – und damit den Wettbewerbsdruck bei der aktuellen Vergabe reduzieren und außerdem den Markteintritt neuer Wettbewerber damit verhindern bzw. erschweren?

    Plant die Bundesregierung Gegenmaßnahmen zu ergreifen, um diesem mit einem Verlust an Wettbewerbsdruck einhergehenden Effekt zu begegnen?

Diese Gefahr wird als gering eingestuft. Gegenwärtig werden gesonderte Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

56. Wurde bzw. wird bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modell-Projekte A 1 und A 5 auf eine Zinsstrukturkurve zurückgegriffen, und wenn ja, welche realen und nominalen Diskontierungszinssätze wurden im 1., 10. und 30. Jahr verwendet?

Für die Festlegung der nominalen Diskontierungszinssätze wird die Zinsstrukturkurve aus den Strukturdaten des Rentenmarktes nach der Svensson-Formel abgeleitet. Bezüglich der Angabe der Zinssätze zu bestimmten Zeitpunkten wird darauf verwiesen, dass die Verfahren nicht abgeschlossen sind und sich die der Zinsstruktur zugrunde liegenden Werte täglich ändern.

57. Wurde bzw. wird bei der PSC-Berechnung im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei den A-Modell-Projekten (a) eine Diskontierung der Auszahlungen (der Vergütungen für Bau- und Erhaltungsleistungen bzw. der verwaltungsinternen Lohnzahlungen und sonstigen Auszahlungen) vorgenommen oder (b) eine projektbezogene Finanzierung auf Basis der öffentlichen Finanzierungskosten „simuliert“, wobei dann die Tilgungs- und Zinszahlungen sowie laufende Ausgaben diskontiert werden, oder (c) ein anderer Ansatz gewählt, und wenn ja, welcher?

Da auf Bundesebene bei konventioneller Realisierung keine projektspezifische Kreditaufnahme vorliegen würde, wird für die Pilotprojekte einheitlich die Methode a angewandt.

58. Ist es richtig, dass bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die A-Modell-Projekte A 1 und A 5 für die Berechnung der konventionellen Realisierung eine projektbezogene Finanzierung auf Basis der öffentlichen Finanzierungskosten und unter Rückgriff auf die laufzeitbezogenen Finanzierungskosten (Zinsstrukturkurve) durchgeführt wurde bzw. wird?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 56 und 57 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333